



Les Planeurs des Pays de l'Adour-PPA

Lettre d'info n°5 - Décembre 2012 - janvier 2013

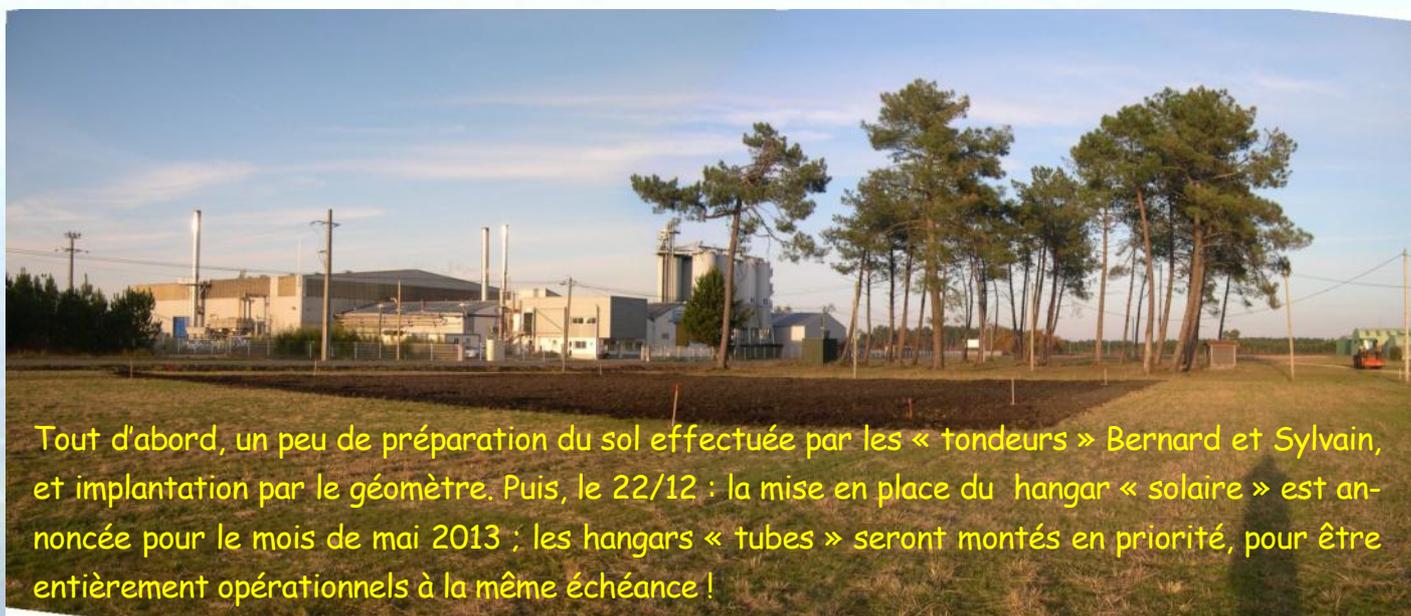


Rion, ça démarre !

Enfin, on en voit le bout !

Et ces bonnes nouvelles, nous avons souhaité vous les annoncer en cette fin d'année et prémices d'une autre qui sera celle des « vrais » débuts de PPA à Rion-des-Landes.

Bonne année vélivole 2013 !



Tout d'abord, un peu de préparation du sol effectuée par les « tondeurs » Bernard et Sylvain, et implantation par le géomètre. Puis, le 22/12 : la mise en place du hangar « solaire » est annoncée pour le mois de mai 2013 ; les hangars « tubes » seront montés en priorité, pour être entièrement opérationnels à la même échéance !

Vol nostalgique le 23 décembre avec le motoplaneur YU, à 1600 m au-dessus de Rion des Landes... A bientôt !



Quelques nouvelles des tarifs 2013

Deux bonnes nouvelles encore :

La Fédération française de vol à voile a rendu possible la mise en place d'un système de « licences découverte » qui permettront à ceux qui voudraient s'essayer au vol à voile, de s'y initier en 3 ou six jours.

A la différence des vols d'initiation, cette formule permet de s'immerger dans la vie aéronautique d'un club, et de commencer à découvrir les sensations du pilotage. Les tarifs sont avantageux, avec toujours une différenciation au profit des moins de 25 ans.

Dans la formation dispensée aux encadrants de ces licences (actuellement, deux à PPA), la Fédération a souhaité également inciter plus les féminines à venir au vol à voile. (alors, mesdames, mesdemoiselles, vous n'aurez plus d'excuse ! En plus, il paraît que les femmes sont plus habiles pilotes que les hommes—c'est en tout cas ce qui ressort des stats présentées par la fédé !)).

Les tarifs de PPA ont pris en compte deux considérations fondamentales : la nécessité de maintenir des tarifs attractifs (prix du remorquage favorable à ceux qui souhaitent voler le plus, réductions en fonction de l'activité, gratuité au-delà de trois heures de vol...), tout en cherchant à équilibrer les comptes (rappelons que nous sommes sous statut d'association Loi 1901 !).

TARIFS PPA 2013 – Cotisations, frais et licences annuels, tarifs aéronefs

Cotisations (1) (2)					Tarifs horaires		
Membres actifs volants		140 €		220 €	Tarif horaire planeurs	- 25 ans	+ 25 ans
Membres actifs non-volants	- 25 ans	70 €	+ 25 ans	110 €	TWIN ASTIR 2 SF école	19 €	19 €
					TWIN ASTIR 2 SF brevetés	23 €	26 €
Membres bienfaiteurs		210 €		330 €	PEGASE SY	22 €	25 €
					ASTIR IN	19 €	22 €
					SQUALE SP	14 €	16 €
					WA 22 ZX	10 €	12 €
					SF 28 YU (cellule)	19 €	22 €
					supplément instruction	10 € (3)	10 € (3)
(1) Réductions familles : à partir du deuxième membre d'une même famille, cotisation réduite de 50% (2) 50 € crédités sur compte pilote l'année suivante, si participation à 5J de bénévolat au profit de PPA.					(3) à rajouter lors d'un vol avec instructeur dans le cadre d'une séance de formation. ☛ Tarif école : jusqu'au brevet et formation campagne ☛ Gratuité cellule au-delà de 3 h (même vol)		
Participation aux frais fixes du remorqueur					Tarif horaire moteur SF 28 YU		
Membres actifs volants (membres à l'année)	- 25 ans	190 €	+ 25 ans	190 €	Tarif remorqué MS 893	- 25 ans	+ 25 ans
Possibilité de paiement en trois fois jusqu'au 31 mai ; pas de réduction famille					300 m	9 €	11 €
Licences /assurances FFVV annuelles					500 m	15 €	17 €
Membres volants	-25ans	à partir de 62 €	+25ans	à partir de 142 €	activité principale SF 28	33 €	33 €
Membres non volants :	65,50 € (Tarif unique)				pilotes de passage, instructeurs	33 €	33 €
					Les 100 m supplémentaires	3 €	3 €
					Dégressivité selon activité		
					10 premières heures de vol	Plein tarif	
					11 à 20 h de vol	- 5 %	
					21 à 30 h de vol	- 10 %	
					31 à 40 h de vol	- 20 %	
					41 à 50 h de vol	- 35 %	
					> 50 h de vol	- 50 %	
					Le montant correspondant est déduit automatiquement sur le compte pilote		

Les tarifs concernant les aéronefs motorisés peuvent évoluer selon le prix des carburants

La suite des tarifs

TARIFS PPA 2013 – Cotisations courte durée				
Prestations /âge	- 25 ans	+ 25 ans		
Cotisation journalière (charges remorqueur comprises)	8 €			
Cotisation mensuelle (mois civil)	25 €	35 €		
<i>Frais fixes remorqueur</i> (si utilisation remorqueur PPA)	20 €			
Cotisation 6 mois (janvier à juin ou juillet à décembre)	70 €	110 €		
<i>Frais fixes avion 6 mois</i> (si utilisation remorqueur PPA)	95 €			
Licences/assurances FFVV courte durée	à partir de 42,50 €			
Licences découverte (nouveau)	à partir de 10 €			
TARIFS PPA 2013 – Prestations avion et dépannage				
Remorqueur MS 893 DR (heure de vol)	140 € (uniquement pilotes licenciés FFVV)			
Dépannage air (la minute)	2,25 € (135 €/h)			
Dédommagement véhicule personnel	0,304 €/Km (+ essence)			
Dépannage route véhicule PPA	0,304 €/km (+ essence)			
TARIFS PPA 2013 – Vols d'initiation (VI)				
<i>Le vol d'initiation est un vol de découverte ; il est soumis aux aléas météorologiques</i>				
Vol d'initiation (30minutes)	80 € (assurance comprise)			
BOUTIQUE PPA				
<i>Nous pouvons vous fournir quelques éléments indispensables (ou non...) à la pratique du vol à voile</i>				
Carnet de vol : 16 €	Manuel pilote planeur : 39 €	Carte 1/500000 plastifiée : 25 €	Autocollant FFVV ou Planeur : 1 €	Pin's Vol à Voile Dax : 3 €

Entretien du matériel

Les samedis 12, 19 et 26 janvier seront organisées des journées d'entretien du matériel, avec notamment la préparation des visites annuelles des planeurs (sous le contrôle d'une référent), mais aussi le nettoyage des locaux, du matériel de piste... Tâches actuellement trop peu partagées !

Merci de nous indiquer votre présence

Liens (voir aussi sur le site Internet)

Adresse mail de PPA

planeurspaysadour@laposte.net

Sur le site du Conseil général des Landes, le dossier ESI aérien de PPA(96 pages)

(faites une recherche avec les mots-clés ESI et PPA)

<http://www.landes.org/partage-documentaire-2>

Les Planeurs des Pays de l'Adour . PPA

Siège social Aérodrome de Rion des Landes
RD 27
40370 RION des LANDES
Siège administratif et technique :
Aérodrome de DAX-SEYRESSE
101, route de Tervis
40100 DAX
06 84 85 70 42
mailto:planeurspaysadour@laposte.net

Procédure de sécurité : incident de largage

Face à une procédure se révélant parfois dangereuse, coûteuse, et irréalisable avec certains planeurs, la « commission formation » de la FFVV a par sa circulaire 12-301 du 22 août 2012 décidé de l'abandon de la procédure de retour au sol employée jusqu'ici et toujours étudiée en formation initiale.

Dés le début de la prochaine saison de vols, nous effectuerons tous une mise à jour de nos savoir-faire, afin de garantir que la sécurité des procédures de sauvegarde soit assurée.

Veillez trouver dans cette Lettre d'Information les éléments essentiels à connaître.

Description de la procédure de secours "impossibilité de largage coté planeur"

- Le pilote du planeur signale au pilote remorqueur par radio son impossibilité de largage, ou effectue les signaux conventionnels en l'absence de radio.
 - Le pilote remorqueur accuse réception par radio ou à défaut par battements rapide de la gouverne de direction.
 - Si besoin, procédure de descente ou palier en remorqué pour retour vers l'aérodrome. (CF chapitre suivant)
 - Sans précipitation, après s'être assuré que le circuit d'aérodrome est libre :
- le remorqueur en palier largue de son côté à une hauteur d'au moins 300 m, sur une zone dégagée**

- On rappelle au pilote du planeur qu'il a **le câble pendu au nez** et qu'il doit adapter sa finale en conséquence.
- Le pilote de planeur doit passer le seuil de piste ou les obstacles à plus de 50 m de hauteur puis plein AF et VOA majorée
- Finale sur point d'aboutissement décalé et atterrissage normal.

Description de la procédure "palier ou descente en remorqué"

- Si besoin de mise en palier ou en descente, le pilote remorqueur doit prévenir le pilote de planeur par radio ou signaux conventionnels rappelés lors du briefing.
 - Le pilote planeur sort suffisamment d'AF, pour maintenir la tension du câble pendant la réduction de puissance.
 - Si mise en palier, après stabilisation de la vitesse, rentrée des AF, prêt à sortir de nouveau si instabilité ou détente du câble.
 - Si mise en descente, sortie plein AF et passage en étagement bas sous le souffle.
 - Le pilote remorqueur ajuste la puissance pour un vario d'environ -2.5 m /s,
 - Le pilote planeur maintien 100% d'AF sauf si rapprochement trop rapide du sol ou des obstacles.
- Francis

Juste un petit rappel au sujet du site de PPA ...
Il est consultable ici :<http://planeurspaysadour.net/>



Une journée de vol à voile par ...

1947 – 1950



Comme promis, voici la suite des débuts du vol à voile à Dax, relatée par un certain ... Riri. Dans un prochain numéro, il vous parlera du temps où il était quelque peu berger, avec l'évocation de son troupeau de vaches (???)

Le dimanche matin et les jours fériés (même l'hiver si le temps le permettait), nous sortions le matériel du hangar.

Tout d'abord le treuil, dont on vérifiait minutieusement l'huile, l'essence, l'eau, l'état des câbles... nous le tirions avec la voiture, puis l'amenions en bout de piste selon la direction du vent. Ce treuil avait un vérin, qui, actionné manuellement bien entendu, pouvait être levé ou baissé afin de le fixer au sol.

Ensuite, la voiture de piste tirait les deux câbles jusqu'aux planeurs qui attendaient à quelques 800 m à l'opposé.

Quatre garçons ont été formés « treuillards » rapidement (Sonnet, Labro, Happe et moi-même).

Pour lancer le planeur, on attendait bien sûr que l'équipage soit à bord, puis nous accrochions le câble ; alors, un élève levait l'aile du planeur et le maintenait en ligne de vol. Un autre était chargé d'agiter de droite à gauche un panneau que pouvait voir le treuillard. Tant que le panneau balançait, le treuillard tendait progressivement le câble, et dès que le signal était arrêté verticalement, le treuil commençait à enrouler le câble, pour faire grimper le planeur à ... 220 ... 250 mètres.

Il s'en suivait un vol ... ou plus exactement un tour de piste qui durait tout au plus 4 à 5 minutes : planeur largué à la verticale treuil, mise en ligne de vol, virage à 90 ° à droite ou à gauche selon le QFU, rapide ligne droite suivie d'un ou deux virages, avant la mise en vent arrière... puis étape de base, approche finale, posé. Du rapide !

Nous ne chômons pas sur le terrain, car il fallait re-

mettre les planeurs en piste, écarter les câbles, faire (souvent) des épissures quand les câbles cassaient, faire le starter avec le panneau comme on l'a montré plus haut, tenir la planche de vols, conduire la voiture de piste (aucun de nous n'avait le permis, et avons donc appris sur place... heureux temps !). De son côté le treuillard restait attentif, seul au fond du terrain... Avec tout ça, nous étions bien heureux d'avoir fait un tour de piste dans la journée ! D'ailleurs, mon carnet de vol en témoigne, on était loin encore de parler en heures de vol.

Nous aimions cette ambiance, et les vols terminés, nous remisions les trapanelles, le treuil, la voiture de piste dans le hangar, et si nous avions quelques sous allions boire une limonade au bar du club « Chez Emile » en rêvant d'aviation...



Lettre d'info N°5 : Préparation : Bernard Darteyron, Francis Boudaud, Gilles Granereau. Avec la complicité de Riri (Henri Guilhemjouan)

Photos : Réginald Jouhaud, Gilles Granereau, Bernard Darteyron— **Rédac'chef** : Gilles Granereau - PPA, décembre 2012